

港湾の活性化に果たす商社の役割

遠藤 幸子

(お茶の水女子大学)

目 次

1. はじめに
2. 港湾立地型の商社
3. 國際複合一貫輸送と商社
4. 臨海部の開発と商社
 - (1) 食品コンビナートの形成
 - (2) ウォーターフロントの開発
5. おわりに

1. はじめに

港湾を活動の場としている産業としては、港湾立地型の製造業、海運業、倉庫業、港湾産業などがあるが、これらは港湾に立地しているか、もしくは直接港湾を利用しているかのいずれかであり、港湾研究には欠かせないさまざまなテーマを提供してきた。しかし、商社は港湾の活性化に多大な影響を及ぼしてきたにもかかわらず、港湾研究の一環として取り上げられることはまれであった。

商社は一般には、貿易を行なう卸売業・小売業・製造業のうち、貿易取引を企業の主体とするもの、あるいは貿易取引の比率の高いものをさす。商社は総合商社と専門商社に分類される。一般には、総合商社とは、三菱商事、

三井物産、丸紅、伊藤忠商事、日商岩井、住友商事、トーメン、ニチメン、兼松江商の9社を指し、この総合商社以外の商社は専門商社といわれる。有田⁽¹⁾は、総合商社の特徴として、①商社の中でも取扱高が極めて大きいこと、②取扱商品が多品種にわたっていること、③商品の売買活動に必要な機能に大規模な投資を行なっていること、④資金調達能力が抜群であること、⑤国内取引 輸出入取引のほかに三国間貿易を行なっていること、⑥長い歴史を持った伝統産業であることの6点をあげている。この中で第3番目の特徴としてあげられていることの内容は、総合商社が港湾と密接な関係を持っていることを示すものといえる。すなわち、総合商社はただ商品の売買、輸出入業を営むだけではない。倉庫業をてがけて、商品の貯蔵機能を果たし、さらに陸運業、海運業、航空運送業にも進出して、商品の円滑な流通が可能なよううに輸送機能をも果たしている。このことは、総合商社の営業種目をみれば明らかである。

加えて、近年、商社の港湾とのかかわりは、一層深くなっている。商社は、都市の再開発の一環として計画されているウォーターフロントの開発に積極的に取り組んでおり、また、コンテナ輸送の進展に伴って、今後隆盛になると思われる国際複合一貫輸送事業にも参入している。このことは商社が近い将来、港湾機能の再配置あるいは国内および東アジアにおけるコンテナ港湾間の競合に少なからず影響を及ぼすことを示すものといえる。

本論文では、商社がこれまで港湾の活性化に果たしてきた役割について調査分析する。まず、港湾立地型の中小専門商社の機能を、港湾経由貨物の流动に焦点をあてて分析する。さらに、総合商社の国際複合一貫輸送への参入の現状と意味について、海運活動の観点から歴史的に概観する。最後に、総合商社が臨海部の土地利用を左右してきた例として、食品コンビナートの形成ならびにウォーターフロントの開発について取り上げる。これらは、商社と港湾との関係について、その全体像を把握するための基礎となるものである。

注(1) 有田恭助『総合商社』日経新書、1973、230ページ。

2. 港湾立地型の商社

総合商社の国内の事業所の地域的分布を地図上にプロットしてみると、ほぼ3つの都市群に分類できる⁽¹⁾。第1は、総合商社の中核管理機能がおかれている本社・本店の所在地である東京・大阪である。第2は、広域中心都市への事業所の配置である。札幌、仙台、新潟、名古屋、岡山、広島、高松、北九州、福岡の9都市で、北九州市以外の都市には、すべての総合商社が事業所を配置している。第3は、工業地帯にある都市や貿易港を有する都市に配置された事業所である⁽²⁾。

さて、ここで問題にしたいのは、上に述べた総合商社の事業所分布ではなく、中小専門商社の分布である。藤岡⁽³⁾によれば、神戸市に立地する商社は1035社あり、それは全国総数の10%を占めている。その規模は、1978年では、資本金1000万円以下のものが全体の63.9%を占め、全国平均の26.8%をはるかに上回っている。神戸市には小規模な専門商社が集積していることがわかる。また、神戸市に立地する商社は輸出業者が多く、それだけに背後の生産業者との関連が強い。輸出品目では、雑貨品が最も多く、機械類、衣料、繊維がこれに次いでいる。

筆者がこれまでに行なった港湾経由貨物の流動の実態とその要因に関する調査によれば⁽⁴⁾、神戸市に集積している商社の存在は、港湾経由貨物の流動を決定する1つの要因となっていることが確認されている。特に雑貨品、衣料・繊維品の流動についてみた場合に、この傾向は顕著である。これらを製造し、一部輸出を行なっている事業所が、たとえ神戸港よりも横浜港あるいは名古屋港に近接して立地していたとしても、神戸の商社を通じて輸出を行なう関係上、製品を神戸港に搬入せざるをえないという状況がある。

これに関しては、運輸省、各港湾管理者、海運局などが行なっている港湾経由貨物流動調査や定期船港湾計画調査が裏付け資料として有効である。すなわち、①輸出品をどの港湾から積み出すかを決定する機関として、商社は少なからず影響力をもっていること、②商社がどこに立地しているかが問題であり、商社は事業所に近接する港湾を積出港として選択すること。③衣料・

繊維品に関しては、輸出商社の所在地として神戸市をあげた事業所が少なくなかったことなどがこれらの資料から読み取れるからである⁽⁶⁾。

注(1) 北村嘉行、寺阪昭信編著『流通・情報の地域構造』大明堂、1979、281ページ。

(2) 第3の貿易港を有する事業所の例として三井物産清水支店を取り上げ、港湾との関係について聞き取り調査を行なった。それによると、清水支店は東京、大阪で行なった輸出入契約のうち、清水港積み、清水港おろしについて、通関書類、船積書類を作成している。すなわち税関への窓口として機能していると考えられる。

(3) 藤岡ひろ子『神戸の中心市街地』大明堂、1983、246ページ。

(4) 拙稿「清水港の港湾機能と後背地の変容」地理学評論第54巻第6号、1981、pp.317~333。

(5) 筆者が集収したものとしては、清水港、名古屋港、四日市港、大阪港のものがあるが、ここでは清水港に関係のある以下の2点をあげておく。

運輸省『東海地区定期船港湾計画調査報告書』1976、186ページ。

東海海運局『静岡県におけるコンテナ貨物の流れ』1975、66ページ。

(6) 神戸市に集積している中小専門商社は、特に雑貨品、衣料・繊維品の流動に少なからず影響を及ぼしているが、これと同じような機能を果たしているのが、名古屋市に集積している陶磁器関係の輸出専門商社である。これについては、下記の論文を参照されたい。

拙稿「港湾と地場産業—四日市の例—」港湾Vol.52 1975, pp.67~70。

3. 國際複合一貫輸送と商社

コンテナ化の究極の目的は、國際複合一貫輸送システムの確立にあるといわれている。國際複合一貫輸送と呼ばれる最初のものは、1971年から始まったシベリア・ランドブリッジ輸送である。現在では、表1に示したように16種類の輸送システムが確立されている。参加事業者は、船社、港運倉庫系、船社系、商社系、陸運系、独立系、メーカー系と多岐にわたっている⁽¹⁾。

表1 國際複合一貫輸送ルート別参加事業者

ルート名	開始時期	参加事業者					
		商社系	船社	港務系	船社系	陸運系	独立系
シベリア・ランド・ブリッジ	1971	○	○		○	○	
アメリカ・ランド・ブリッジ	1972			○		○	
カナダ・ランド・ブリッジ	1979			○		○	
ミニ・ランド・ブリッジ	1972	○			○		
インテリア・ポイント・インターモデル	1980	○					
リバースト・インテリア・ポイント・インターモデル	1980	○					
日米一貫輸送	1971	○		○	○	○	○
欧州航路経由一貫輸送	1971	○		○	○	○	○
日韓一貫輸送	1972			○		○	○
日中一貫輸送	1980	○		○	○	○	○
日本／海峡地間一貫輸送	1979	○		○	○	○	○
アフリカ向け一貫輸送	—	○		○	○	○	○
豪州向け一貫輸送	1969	○		○		○	○
北米西岸経由シー・エアー	1964					○	
ソ連経由シー・エアー	1968	○				○	
東南アジア経由シー・エアー	1982 年頃					○	

日本インターナショナルフレイトフォワーダーズ協会（1985）
国際物資輸送に関する調査報告書により作成

商社はどのような経過で国際複合一貫輸送市場に参入してきたのであろうか。元来、総合商社と海運活動とのつながりは深く、海運活動は総合商社にとっては、成長の原動力であった。井上²⁾は、総合商社の海運活動について次のようにコメントしている。第1に、海運活動は、戦前の資本蓄積過程において重要な一翼を担った。それは特に財閥系商社についてあてはまる。しかも政府が貿易立国の立場から海運活動を保護したことで、財閥系商社は大きく成長した。第2に、総合商社の輸出においてプラント輸出、鉄鋼輸出と並んで3本の柱といわれる船舶輸出は、海運活動と相互依存関係にある。この船舶輸出に際して、商社は船舶の買い手である船主から、一定期間、積荷保証を要請されれば応じやすい立場にある。第3は、原材料・燃料の輸入に際して、できる限り安い船を捜すという戦略的な配船活動を行なうのも総合商社の重要な仕事である。これらのバルク・カーゴは取引数量、市況、海運運賃も大幅に変動している。この変動にうまく対応してゆくのが総合商社の

役割である。

自らは輸送手段を持たない総合商社の海運活動の基本は、安い船を選択することと納期を正確に履行することである。そのため商社は、内外の定期船・不定期船市場の状況、船舶の動きに関する情報、三国間貿易や突発的に出てきた引き合いに関する情報を十分に把握できる体制を整えている。

これだけの下地を持つ商社が自らの貨物を自らの手で確立した複合輸送システムによって輸送しようと考えるのは当然のことといえるだろう。しかも、これまでの海運会社のサービスは、商社側の要請に十分に答えたものとはいがたかった。丸紅は、1984年オーバーシーズ・トランSPORTサービス（本社、東京）を設立し、住友商事は米国の輸送子会社スミトランス（本社、ニューヨーク）を窓口にしている。三井物産は米国の海上運賃のデータベース会社であるタリフ・リソーシズに資本参加して効率的な複合一貫輸送を追求しようとしている。三菱商事は三菱倉庫、関東郵船運輸と共同出資による新会社で、また三井物産も宇徳運輸、名港海運との共同出資による新会社で参入をねらっている。

輸送手段を持たない商社が、自己の貨物に加えて、これまでには直接海運会社に渡っていた取引先の貨物までもドア・ツー・ドアで輸送しようとしている。抜群の集貨力・世界中にはりめぐらされた、さまざまな情報網・古くからある海運活動との密接な関係を武器に、商社は今後、国際複合一貫輸送市場でのシェアを拡大してゆくであろう。そして、商社がどのような複合輸送システムを作り上げてゆくか、その際にメインシステムの中に組み込まれる港湾はどこかに注目する必要があるだろう。コンテナ施設を有する港湾の中でも、国際的なメインシステムの中に組み込まれた港湾と、それに連結する、もっとリージョナルなサブシステムの中にしか組み込まれない港湾との間で階層分化が生じることは必至であり、そのことは港湾都市の盛衰にもかかわる重要な問題であると考えられるからである⁽³⁾。

注(1) 日本インターナショナルフレイトフォワーダーズ協会『国際物資輸送に関する調査報告書 一国際複合運送活動の実態と船社系・商社系N V O C Cの活動状

況一』1985, 148ページ。

- (2) 井上宗迪『総合商社』TBSブリタニカ, 1984, 214ページ。
- (3) 拙稿「コンテナ化の進展に伴う国際輸送システムの変化」経済地理学年報第31卷4号, 1985, pp.72~83。
- 拙稿「国際複合一貫輸送システムの形成期における神戸港の役割」人間文化研究年報第10号, 1986, pp.213~227。

4. 臨海部の開発と商社

商社の港湾への進出には3つの形態がある。まず第1は、商社が単独で、倉庫、埠頭、配送センターなどを配置するものである。総合商社の配送センターは、貯蔵・輸送機能だけにとどまらず、製品を加工する機能をも備えている。その1例である鉄鋼流通・加工センターは、最低3万3,000m²の用地と1万トン級の鋼材運搬船が接岸可能な埠頭が必要とされる。これには、20年前で用地費だけで10億円、さらに建物や機械設備などをいれると20~25億円の膨大な投資となり、このような莫大な資金を調達できる企業は極めて限られる^①。第2は、石油化学コンビナート、食品コンビナートの結成などにみられるように、土地、油槽所、給油所、専用船、専用埠頭、サイロの保有などを通じて企業結合を図るオルガナイザー機能としてである。総合商社が本格的にオルガナイザー機能を発揮するのは1965年以降のことである。たとえば、トーメンは、神戸市東灘区に6万7,000トンの貯蔵能力を有するサイロと5万トン級の大型船接岸バースを建設し、製油、飼料、コーンスターク、糖密などのメーカーを参加させて食品コンビナートを作り上げた。さらに、これに刺激されて、三井物産は船橋、名古屋、神戸に、三菱商事は水島、丸紅は水島、名古屋、衣浦、さらにニチメンは北九州にそれぞれ食品コンビナートを開設させた。第3は、都市の再開発の一環としても注目されている民間主導型のウォーターフロントの開発計画の事業主体としてである。この場合、商社は直接的には港湾とかかわりを持たないが、port area の土地利用の変化が港湾機能の再配置を生み、また都市機能の拡充が港湾機能にも影響を及

ぼすという点で、間接的に商社が港湾にインパクトを与える可能性を含んだ領域であるとの判断のもとに取り上げた。

ここでは、臨海部の開発という観点から、食品コンビナートの形成とウォーターフロントの開発の現状についてもう少し詳しくみてみたい。

(1) 食品コンビナートの形成

これまで新しい工業地帯形成の1形態として、生産の地域的結合を目指すコンビナートが配置されてきた。その1つが食品コンビナート（食品工業団地と呼ばれているものもある）である。食品コンビナートは、当初、原材料から1次加工品さらには2次加工品までを一貫して生産しうることを前提として計画されたが、現在の稼動中のコンビナートでこの条件に合致するものは少なく、素材生産のみで2次加工部門を持たないものや各企業間の結合が共同施設の利用のみといったものまでさまざまである^②。

ところで食品工業団地と呼ばれるものは、全国に79か所（1983年）あり、1業種に特化した水産加工団地が30か所（臨海型21か所、内陸型9か所）、飼料団地が3か所（すべて臨海型）、菓子団地が2か所（すべて内陸型）で、複数の業種が導入されている総合団地で44か所（臨海型26か所、内陸型18か所）という内訳になっている^③。食品コンビナートは臨海型の総合団地に該当する。臨海型食品工業団地は、（ⅰ）港湾利用ならびに（ⅱ）企業間結合という点で大きく3つのタイプに分けられる。①臨海部に立地しているにもかかわらず、港湾とは全く関係のない事業所が集積しており、各事業所は原材料ないしは製品の需給関係を通してではなく、共同施設の利用を通してのみ結合しているもの。②港湾（埠頭）を頂点として、いくつかの業種がお互いに関連を持ちながら、原材料から1次加工品さらに2次加工品までを一貫生産している本格的な食品コンビナート。このタイプの食品工業団地では、製油、製粉、製糖など食品工業における素材供給型とでもいべき業種とこれらの事業所の製品を原料とする製菓、製パン、製めん、でん粉、水あめなどの2次加工品を製造する関連業種が隣接して立地している。③輸入農産品を加工する事業所が立地し、港湾とは密接な関係を持っているが、1次加工

品の生産にとどまり、2次加工品を生産する事業所の立地はみられないもの。港湾（埠頭）は共同利用施設の1つではあるが、各事業所はお互いに何ら関連を持っていない。

商社がオルガナイザーとなっている食品コンビナートには、①のタイプに属する京葉食品コンビナート（三井物産）、②のタイプに属する神戸東部第4工区食品コンビナート（トーメン）、③のタイプに属する衣浦食品コンビナート（丸紅）などさまざまなものがある。この中で完全なコンビナートのスタイルをとる神戸東部第4工区食品コンビナートの場合には表2に示したように26の事業所が操業している。これと対照的なのが京葉食品コンビナートである。各事業所間の結合は、ボイラー自家発電設備、特別高圧受変電設備、工業用水処理設備、排水処理設備、産廃処理設備、総合防災防犯システムなどの共同施設の利用を除いてはみられないからである。しかも隣接する大型けい船埠頭は全く利用されていない。この食品コンビナートは、進出予定企業がたびたびかわり、結局、こここの埠頭から直接荷揚げして生産拠点として機能するはずであった製粉（昭和産業）、製糖（三井製糖）は進出しなかった。三井物産がオルガナイザーとなっているので、比較的同系列の企業が集められてはいるが、コンビナート本来の特徴は備えていない。新明和製糖、木村

表2 商社がオルガナイザーとなっている食品コンビナートと進出企業

コンビナート名	オルガナイザー	進出企業
京葉	三井物産	サッポロビール、フジッコ、ユアサフナショク、一冷、サンフードサービス、富士食品、モロゾフ、スタミナ食品、伊藤ハム、伊藤ハム栄養食品、ニック食品、京樽、福岡運輸、ジャスコ、木村コーヒー、ダイエー、森永乳業、二幸、ロイヤル、ゼンチク、ユーハイム、今半、日新加工、北国商事、ドトール、鳥越製粉、第一ブロイラー、内外食品、福山パール紙工、京葉ユーティリティ、新明和製糖、メリーチョコレートカンパニー、三友食品、おたべ、東洋サービス、ジローレストランシステム
衣浦	丸紅	日本コーンスターク、中日本グレンセンター、衣浦埠頭、伊藤忠製糖、丸紅飼料、ミワ農産、東海全畜飼料、衣浦ユーティリティ
神戸東部第4工区	トーメン	エムシー食品、吉原製油、甲南油脂、灘生協、東洋ナッツ、食品輸、東洋水産、日本製粉、甲南埠頭、日配、明星食品、白糖、森永乳業、丸紅、三輪製粉、東洋サービス、日東倉庫、雪印乳業、月島食品、全酪連、マーマカロニ、タイエー水産、甲南ユーティリティ、木村コーヒー、山陽自動車、リバーストーン

港湾の活性化に果たす商社の役割

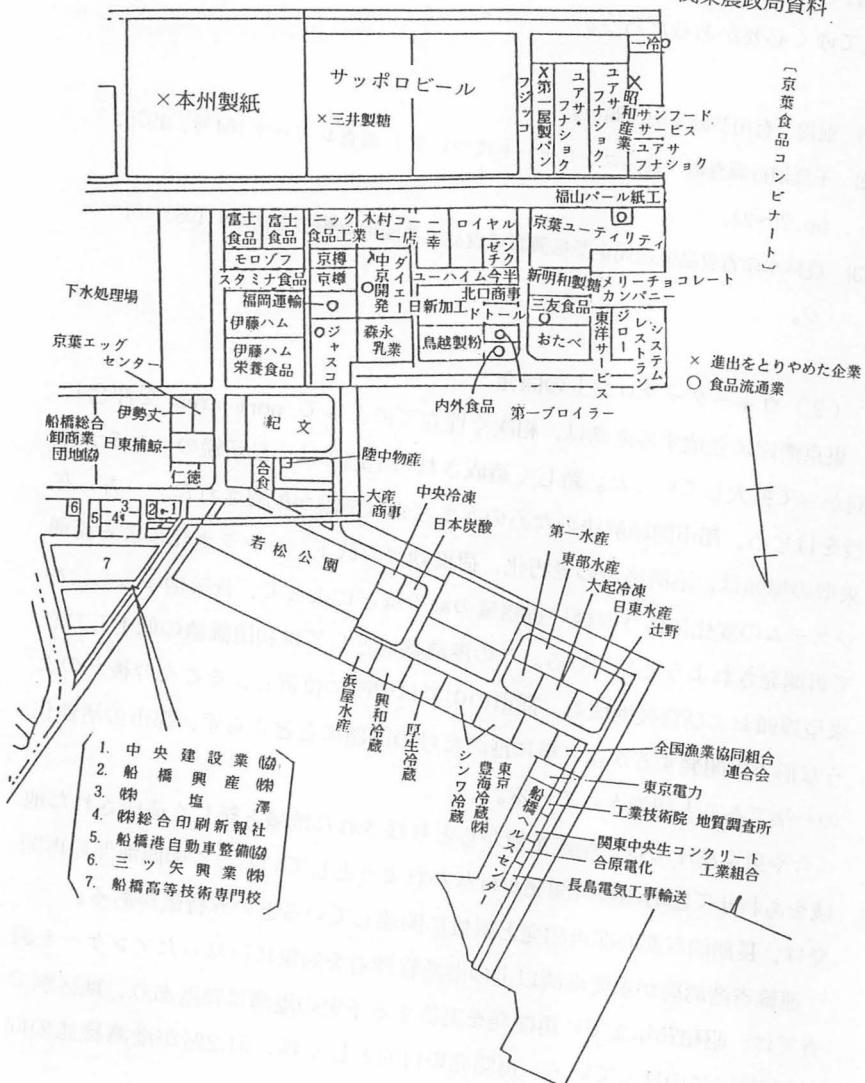
ヨーロッパの活性化に果たす商社の役割

125

125
いった輸入農産品と関係が深い事業所も立地してはいるが、いわゆる港湾立地とは異なり、立地にあたっては別の要素が大きく働いたものと考えられる。

図1 京葉食品コンビナート配置図

關東農政局資料



第1図は、京葉食品コンビナートの事業所の配置図である。三井製糖にかわってサッポロビールが、昭和産業にかわってユアサ・フナショクが進出した。その他にも第一屋製パンがフジッコに、中京開発がダイエーに変更している。また、サッポロビール等の敷地に面して大型けい船埠頭がある。どうすればこの地区が今後、千葉港船橋港区の活性化に寄与しうるかを総合的に考えてゆく必要があるだろう。

注(1) 前掲 有田恭助『総合商社』

- (2) 千葉銀行調査部「食品コンビナートについて」調査レポート164号, 1975,
pp. 2~23。
- (3) 農林水産省食品流通局企業振興課『食品工業団地実態調査結果』1983, 67ページ。

(2) ウォーターフロントの開発

東京湾岸に立地する港湾は、相次ぐ埋立てによって port area を沖合に向かって拡大していった。新しく造成された土地には、最新鋭のコンテナ施設をはじめ、都市問題解決のためのさまざまな施設が配置された。一方、在来型の埠頭は、港湾施設の老朽化、荷役効率の低下、コンテナ化による流通システムの変化に伴う取扱い貨物量の減少などによって、背後地域をも含めて再開発されようとしている。この港湾機能としては利用価値の低下した在来型埠頭および背後地域も、都市の中では要所に位置し、そこを今後どのような形で再開発するかは、単に港湾だけの問題にとどまらず、都市の活性化の一端であると認識されている。

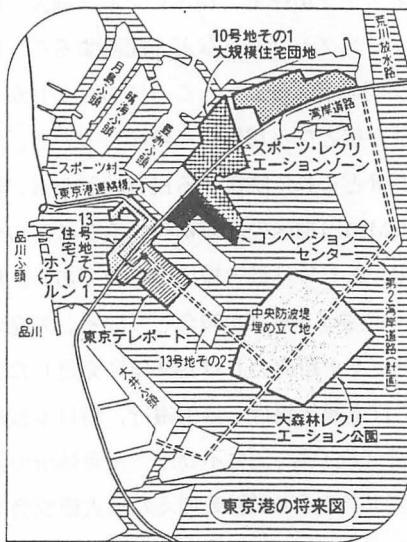
今や東京湾岸では、輸送革新からとり残された地域と新しく造成された地域をあわせて臨海部の再開発が行なわれようとしている。この臨海部の再開発は、長期的な都心部再開発と密接に関連しているという特徴がある。

運輸省港湾局が重要港湾以上の港湾管理者を対象になったアンケート調査では、昭和75年までに再開発を実施する予定の港湾は75港あり、地区別では129地区にのぼっている。再開発の目的としては、51.2%が港湾機能の向

上、38.0%が港湾機能と都市機能の向上、10.8%が都市機能の向上をあげている^①。この数字をみても明らかのように、今や港湾の再開発は単に流通施設の整備だけにとどまらず、都市の再開発の一環としてとらえられている。

数あるウォーターフロント開発計画の中でも最も注目されているのが東京港である。東京港には、現在計画中（1部着工）のものとして、竹芝・日の出・芝浦地区、晴海地区、豊洲地区、月島地区、有明地区、10号地その1、13号地などがある。この中で民間主導型のものは、晴海地区、豊洲地区、有明地区で実施される開発計画である（図2）

図2 東京港の将来図



晴海地区は、戦前から昭和30年代初めにかけて埋立てによって形成された。昭和30年頃から順次埠頭が整備され、背後に上屋、野積場、倉庫等が配置された。この地区は、都心から4kmしか離れておらず、近年、埠頭地帯から市街地へと土地利用の転換が進んできている。土地の所有状況をみると、東京都港湾局用地が約48ha、国、東京都（港湾局の分を除く）および区が所有する公有地が約12ha、道路が約14ha、35の地権者からなる私有地が約26haの計100haからなり立っている。この地区は、物流機能や国際見本市会場の移転

跡地を含めて、望ましい市街地に誘導してゆくことが課題となっている^②。この地区の法人地権者32社が集まって1984年に「晴海をよくする会」を結成し、1986年には再開発案「晴海アイランド計画」を発表した。さらに、これを具体化するために、1987年に各地区での分会づくりが開始された。その中で晴海一丁目だけは、建築物を港湾関係施設に制限した臨港地区の指定から完全にはずれているので、この地区から再開発事業を開始することが決まっている。一丁目分会には、住友商事、東京電力、第一生命、東京トヨペット、住宅・都市整備公団、日本建築センターなどの9団体が参加している。計画によれば、この地区を①住、②アメニティー、③交流、④ビジネスの4つに分けて、外国のビジネスマン用住宅、親水レジャー施設、展示場、オフィスビル、ホテル、ショッピングセンターなどを配置することになっている^③。

有明地区は、東京駅から直線で5kmのところにあり、しかも東京港のウォーターフロント開発計画の核となる13号地に隣接している。対象となるのは、有明貯木場用水面51万m²とこれに隣接する民有地36万m²、堤防6万m²の計93万m²で、これは横浜港MM21地区の20万m²をはるかにしのぐもので、民間のウォーターフロント開発としては最大規模のものである。現在、この地区では開発をめぐって2つの企業グループが競合している。先発の「東京港ウォーターフロント・プロジェクト研究会」は1986年に発足した。三菱商事、三井物産を代表幹事とし、日本興業銀行、富士銀行、新日本製鉄、日本鋼管、鹿島建設、大成建設、東亜建設工業、三井不動産、三菱地所の計11社からなる。さらに、計画地の地権者45社のうち22社を加えた拡大研究会も組織している。後発の「有明ウォーターフロント開発研究会」は1987年6月に結成された。伊藤忠商事、日本長期信用銀行を代表幹事とし、清水建設、大林組、五洋建設、若築建設、住友不動産、シティコーポ、NTTの計9社からなる。さらに地権者19社を加えた勉強会を組織している。伊藤忠、長銀が全体のとりまとめ役を、清水建設、大林組、五洋建設、若築建設が建築・土木を、住友不動産が都市開発のノウハウを提供、さらにシティコーポは外国企業の誘致、NTTが高度情報システムの構築をそれぞれ担当する。この地区の再開発の概要は、堤防と水面の1部をそのまま残し、住宅を中心に商業地区、ビジネ

ス地区、スポーツ・レクリエーション地区を配置するというもので、超高層オフィスビル、テレポートなどで構成される13号地を補完する役目を担うことになる¹⁾。

アーバン・ウォーターフロントの開発は、港湾の再開発よりも、port area の都市的土地区画整理事業をどうするかに力点がおかれており、港湾機能の再配置がスムーズに進めばよいが、ただ単に施設を移転させただけでは、実際の流通機能の向上は望めない。port area に新しく配置されるさまざまな都市機能が複合しあって、港湾活性化にプラスの作用をもたらすように、港湾関係者が開発主体者に働きかけてゆく必要があるだろう。

注(1) 運輸省港湾局編『21世紀への港湾—成熟化社会に備えた新たな港湾整備政策—』

1985, 191ページ。

(2) 東京都『東京港の将来像について—21世紀に向けての東京臨海部の再生—』

1986, 156ページ。

(3) 日本経済新聞 1986年12月13日付

1987年5月9日付

(4) 日本経済新聞 1986年11月12日付

1987年6月4日付

5. おわりに

商社と港湾とのかかわりは深いにもかかわらず、これまで港湾研究の中で位置づけられることは少なかった。本論文では、商社も港湾立地型の製造業、海運業、倉庫業、港湾産業などと同じように、港湾を舞台として活躍している業種であるとの観点に立ち、さまざまな事例を紹介しながら、商社と港湾の関係について分析した。その結果、港湾の活性化に果たす商社の役割は極めて重要であること、港湾管理者としては、臨海部の開発という総合的な見地から港湾機能の配置を見直していかなければならないことなどが確認された。